

Jan Raczyński

ABC prawa unijnego w transporcie (4)

Dyrektywy o interoperacyjności kolei

Konsekwencją rozwoju wspólnego europejskiego rynku kolejowego jest konieczność standaryzacji rozwiązań technicznych. Wymagania w tym zakresie określone zostały w dyrektywach o interoperacyjności kolei. Interoperacyjność według definicji zawartej w dyrektywie oznacza „... zdolność transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej do umożliwienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów, które uzyskują wymagane wielkości osiągnięć dla tych linii. Zdolność ta opiera się na wszystkich warunkach technicznych i eksploatacyjnych, które muszą być spełnione, żeby spełnić te zasadnicze wymagania”.

Przedmiotem artykułu będą dwie dyrektywy:

- 1) dyrektywa 96/48 z 23 lipca 1996 r. *O interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości*,
- 2) dyrektywa 2001/16 z 19 marca 2001 r. *O interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych*.

Omówione będą również zmiany zaproponowane w projekcie nowej dyrektywy COM 2002/22 z 23 stycznia 2002 r., która jest już po uzgodnieniach i wejdzie w życie w najbliższych miesiącach. Zmiany zaproponowane w tym dokumencie do dyrektyw 96/48 dla kolei dużych prędkości i 2001/16 dla kolei konwencjonalnych wynikają przede wszystkim z konieczności zachowania spójności między nimi a proponowanymi jednocześnie zmianami w dyrektywie 14/2001 o bezpieczeństwie oraz projektem rozporządzenia COM 2002/25 o powołaniu Europejskiej Agencji Kolejowej w ramach tzw. II pakietu kolejowego. Jedną z ważniejszych propozycji jest przeniesienie zleceń na wykonanie i rozwój specyfikacji technicznych interoperacyjności na Europejską Agencję Kolejową, która będzie je przekazywać Wspólnemu Organowi Przedstawicielskiemu, którym jest AEIF (Europejskie Stowarzyszenie dla Interoperacyjności) i prowadzi obecnie te prace. Konsultacje społeczne związane z wdrożeniem specyfikacji TSI (Technical Specification of Interoperability) będzie prowadzić zgodnie z nową dyrektywą Europejska Agencja Kolejowa.

Potrzeba i warunki standaryzacji europejskiego systemu kolejowego

Dotychczas standardy techniczne w kolejnictwie były domeną narodowych regulacji prawnych, a w ruchu międzynarodowym – kart UIC. W zakresie budowy urządzeń technicznych stosowane są także normy europejskie (EN), ale tylko dla części z nich.

Narodowy charakter kolei wpłynął na rozwój w nich lokalnych specyficznych standardów technicznych, szczególnie w zakresie infrastruktury kolejowej. Należy pamiętać, że XIX-wieczne europejskie przedsiębiorstwa kolejowe – od początku prywatne – operowały na obszarach w skali regionów lub pojedynczych lokalnych linii. Postępująca po I wojnie światowej nacjonalizacja kolei w jednolite krajowe systemy przyczyniła się w dużych stop-

niu do ich harmonizacji technicznej. Także na forum międzynarodowym zostały podjęte działania mające na celu ujednoczenie rozwiązań technicznych, w pierwszej kolejności dla taboru kolejowego. Duże zasługi na tym polu położył założony w 1922 r. Międzynarodowy Związek Kolei – UIC. Standardy techniczne opracowane na tym forum w postaci tzw. kart UIC nie mają jednak charakteru obligatoryjnych aktów prawnych na terenie Unii Europejskiej, a tylko charakter umowy pomiędzy członkami UIC, którymi są w dużej części duże narodowe koleje. Standardy dla ruchu międzynarodowego, wyznaczone w kartach UIC, stopniowo stały się w poszczególnych krajach także wewnętrznymi standardami, ale w różnym stopniu. Wynikało to między innymi z charakteru kart UIC, których część jest obligatoryjna dla sygnatariuszy, a część ma charakter rekomendacji. Nawet w tych samych kartach zawarte są zarówno fragmenty obligatoryjne, jak i tylko rekomendacje. Ponieważ ruch międzynarodowy obecnie opiera się zasadniczo na wymianie wagonów pasażerskich i towarowych, a dla pojazdów trakcyjnych ma on znikomy zasięg, rozumiałe jest więc, że te dwa rodzaje pojazdów stały się głównym przedmiotem standaryzacji UIC. Oparte na dorobku kart UIC przepisy RIV i RIC w zakresie obrotu wagonami, odpowiednio towarowymi i pasażerskimi, także mają charakter umów i nie mają statusu prawa unijnego.

Dynamiczny rozwój sieci kolei dużych prędkości skierował zainteresowanie Komisji Europejskiej na opracowanie regulacji prawnych mających na celu standaryzację rozwiązań technicznych w tym sektorze. Miało to pozwolić na uniknięcie stanu w jakim znajdują się obecnie koleje konwencjonalne i zapobieżeniu rozchodzenia się już na samym początku rozwoju tego sektora standardów technicznych w poszczególnych krajach. Wydana w 1996 r. dyrektywa 96/48 wytyczyła zadania w zakresie opracowania tzw. Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności, w których zostały zawarte standardy techniczne. Specyfikacje te weszły w życie mocą decyzji Komisji Europejskiej w 2002 r.

W Białej Księdze *Strategia ożywienia kolei Wspólnoty* opublikowanej w 1996 r., Komisja ogłosiła drugie przedsięwzięcie w tym zakresie, tym razem dla sektora kolei konwencjonalnych, a następnie poleciła wykonanie pracy studialnej na temat integracji krajowych systemów kolejowych, której wyniki zostały opublikowane w maju 1998 r. Zalecono w nim przyjęcie dyrektywy opartej na podejściu analogicznym, jak dla sektora dużych prędkości. Studium to zalecało również stopniowe rozwiązywanie problemów, z zapewnieniem interoperacyjności europejskiego systemu kolejowego. Priorytety miały zostać ustalone według ważności ekonomicznej danego obszaru uregulowań prawnych.

W rozporządzeniu z 10 marca 1999 r. w sprawie pakietu kolejowego Parlament wystąpił o to, żeby coraz większe otwieranie się sektora kolejowego szło w parze z możliwie jak najszybszymi i skutecznymi środkami harmonizacji technicznej. Na posiedzeniu 6 października 1999 r. Rada Europejska wystąpiła do Komisji Europejskiej o zaproponowanie strategii rozwoju interoperacyjności

transportu kolejowego i eliminowania przeszkód technicznych, administracyjnych i ekonomicznych dla interoperacyjności sieci, z jednoczesnym zagwarantowaniem wysokiego poziomu bezpieczeństwa, szkolenia i kwalifikacji pracowników.

Istotnym impulsem do działań mających na celu harmonizację kolei są wymagania dyrektywy 91/440 z 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei Wspólnoty. Przedsiębiorstwa kolejowe muszą mieć zwiększony dostęp do sieci kolejowych Państw Członkowskich, co z kolei wymaga interoperacyjności infrastruktury, sprzętu, taboru oraz systemów zarządzania i eksploatacji, w tym dotyczących kwalifikacji kadry oraz bezpieczeństwa i higieny pracy wymaganych przy eksploatacji i utrzymaniu. Harmonizacja warunków pracy w sektorze kolejowym będzie przedmiotem odrębnych regulacji prawnych.

Podejście do problemu harmonizacji technicznej zawarte w dyrektywach

Dyrektywy o interoperacyjności kolei są w swojej treści wytycznymi do sporządzania specyfikacji technicznych oraz opracowania metod weryfikacji elementów systemu kolejowego pod kątem ich zgodności z wymaganiami specyfikacji.

Ze względu na rozległość i złożoność systemu kolejowego, a także z przyczyn praktycznych, dyrektywy dzielą go na podsystemy. Dla każdego z tych podsystemów muszą zostać wyszczególnione zasadnicze wymagania i wyznaczone specyfikacje techniczne, zwłaszcza dla elementów składowych i obszarów wzajemnego oddziaływania tych podsystemów. Z kolei w każdym podsystemie można wyodrębnić tzw. składniki interoperacyjności, czyli pojedyncze części i podzespoły, od których zależy bezpośrednio lub pośrednio interoperacyjność transeuropejskiego systemu kolei. Mogą to być zarówno przedmioty materialne, jak i niematerialne, takie jak np. oprogramowanie.

Odnosząc to przykładowo do taboru, który według definicji dyrektywy jest podsystemem, zasadnicze wymagania dla danego rodzaju pojazdu dotyczą jego skrajni, wytrzymałości, warunków klimatycznych pracy, bezpieczeństwa przed wykolejeniem itd. Składnikami interoperacyjności są np. zestawy kołowe, sprzęgi, urządzenia hamulcowe – są to składniki materialne. Składnikami niematerialnymi są np. system utrzymania technicznego pojazdu, system informatyczny zarządzania utrzymaniem.

Specyfikacje techniczne interoperacyjności (TSI) w szczególności będą:

- ustalać zasadnicze wymagania dla każdego podsystemu, którego dotyczą i obszarów (punktów) wzajemnego oddziaływania z innymi podsystemami;
- określać elementy składowe interoperacyjności i obszary (punkty) wzajemnego oddziaływania, które muszą być objęte specyfikacjami europejskimi, w tym normami europejskimi koniecznymi do osiągnięcia interoperacyjności;
- wyznaczać procedury do oceny zgodności lub nadawania do stosowania elementów systemu;
- wskazywać strategię wdrożenia specyfikacji;
- wskazywać zainteresowanej kadrze kwalifikacje zawodowe oraz warunki bezpieczeństwa i zdrowia w miejscu pracy, wymagane w eksploatacji i utrzymaniu tych podsystemów, jak również do wdrożenia specyfikacji.

Każda specyfikacja TSI ma zostać opracowana na podstawie sprawdzenia stanu techniki istniejącego podsystemu i wskazania

podsystemu docelowego, który może być uzyskany stopniowo w racjonalnych ramach czasowych.

Specyfikacje TSI są opracowywane na polecenie Komisji Europejskiej przez wspólny organ przedstawicielski reprezentujący zarządców infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowe i przemysł na podstawie pełnomocnictwa udzielonego przez Komisję zgodnie z procedurą podaną w artykułe 21(2) dyrektywy. Specyfikacje TSI będą przyjmowane i przeglądane według tej samej procedury. Przedstawiciele krajów nie będących członkami Unii Europejskiej, zwłaszcza kraje kandydujące, mogą od samego początku być upoważnione do uczestnictwa w posiedzeniach wspólnego organu przedstawicielskiego jako obserwatorzy.

Komitet, o którym mowa w artykułe 21 (nazwany Komitetem Artykułu 21), jest regularnie informowany o pracach przygotowawczych nad opracowaniem specyfikacji TSI. W czasie tych prac Komitet może formułować wszelkie zakresy pełnomocnictw i użyteczne zalecenia dotyczące projektowania specyfikacji TSI oraz analizy kosztów i korzyści. Komitet ten ma uprawnienia do wymagania, aby zostały zbadane rozwiązania wariantowe, a ocena kosztów i korzyści tych rozwiązań wariantowych została podana w raporcie stanowiącym aneks do projektu specyfikacji TSI.

Każdy projekt specyfikacji TSI jest opracowywany w dwóch etapach.

1. Wspólny organ przedstawicielski określa podstawowe parametry dla danej specyfikacji, jak również obszary (punkty) wzajemnego oddziaływania z innymi podsystemami oraz wszelkie inne szczególne przypadki, które mogą być konieczne. Dla każdego z tych parametrów i obszarów (punktów) wzajemnego oddziaływania zostają przedstawione rozwiązania będące najbardziej realnymi wariantami wraz z załączonym uzasadnieniem techniczno-ekonomicznym.
2. Wspólny organ przedstawicielski opracowuje następnie projekt specyfikacji TSI na podstawie tych podstawowych parametrów. Pod uwagę jest brany postęp techniczny, wykonane już prace normalizacyjne, funkcjonujące już grupy robocze oraz odebrane prace naukowo-badawcze. Ogólna ocena szacowanych kosztów i korzyści z wdrożenia specyfikacji TSI zostaje dołączona do jej projektu.

Jako pierwszy priorytet została przyjęta grupa zagadnień dotyczących sterowania i zabezpieczenia ruchu kolejowego (automatyka), zastosowania teleinformatyki w przewozach towarowych, prowadzenia i zarządzania ruchem (w tym kwalifikacje kadry do przewozów transgranicznych, wagony towarowe, normy dla hałasu pochodzącego od taboru i infrastruktury). Specyfikacje z tej grupy zostaną opracowane nie później niż do 20 kwietnia 2004 r.

Jako wspólny organ przedstawicielski mandat otrzymało Europejskie Zrzeszenie dla Interoperacyjności Kolei (Association Europeenne pour L'Interoperabilite Ferroviaire – AEIF), które zostało utworzone przez:

- UIC (Międzynarodowy Związek Kolei),
- UNIFE (Związek Europejskich Producentów Kolejowych),
- UITP (Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego).

Działalność AEIF i jej organizacja została opisana w *tts* 4/2003.

AEIF opracowywał także specyfikacje TSI dla kolei dużych prędkości. Obejmowały one podsystemy:

- infrastruktura,
- energia (zasilanie trakcyjne pojazdów),

- sterowanie (systemy srk, systemy z transmisją tor–pojazd, w tym ETCS i GSM-R),
- tabor,
- utrzymanie,
- ruch (organizacja, przepisy).

Specyfikacje te zostały już przyjęte na podstawie decyzji Komisji Europejskiej 2002/730-735 w 2002 r.

Dla kolei konwencjonalnych dyrektywa 2001/16 określa następujące podsystemy:

- dla obszarów strukturalnych:
 - infrastruktura,
 - energia,
 - sterowanie i zabezpieczenie ruchu kolejowego (automatyka),
 - prowadzenie i zarządzanie ruchem,
 - tabor,
- dla obszarów eksploatacyjnych:
 - utrzymanie,
 - zastosowania teleinformatyki w przewozach pasażerskich i towarowych.

Co dwa lata, począwszy od 20 kwietnia 2005 r., Komisja Europejska będzie składać raport do Parlamentu Europejskiego i Rady o osiągniętym postępie w interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej.

Zakres obowiązywania dyrektywy

Obie dyrektywy i specyfikacje TSI, które są przyjmowane jako decyzje Komisji Europejskiej, obowiązują dla elementów systemu kolejowego wprowadzanych do użytku po wejściu w życie specyfikacji. Dotyczy to także modernizacji i odnowy tych elementów, które wymagają nowego zezwolenia na oddanie do eksploatacji. Przy czym modernizacja jest definiowana jako zabieg mający na celu zwiększenie osiągnięć technicznych danego podsystemu. Dla projektów już realizowanych, których zakończenie nastąpi po wejściu w życie nowych regulacji prawnych, przewidziane są określone w dyrektywach odstępstwa.

Dyrektywa 2001/16 przyznaje każdemu zainteresowanemu Państwu Członkowskiemu prawo do niestosowania pewnych specyfikacji technicznych interoperacyjności w szczególnych przypadkach, zakładając istnienie procedur, które zapewniają zasadność tych derogacji. Dążenie do interoperacyjności musi uwzględnić potencjalną wykonalność ekonomiczną projektów, co dotyczy przede wszystkim modernizacji infrastruktury. Nie ma potrzeby stosowania specyfikacji TSI dla proponowanej nowej linii

lub proponowanego odnowienia, albo modernizacji istniejącej linii na terytorium tego Państwa Członkowskiego, w przypadku gdy jego sieć kolejowa jest oddzielona lub odizolowana przez morze od sieci kolejowej reszty Unii Europejskiej. We wszystkich okolicznościach odstępstw od wymagań specyfikacji zainteresowane Państwo Członkowskie będzie kierować do Komisji Europejskiej uprzednie powiadomienia o swoich zamierzonych derogacjach i wyśle do niej dokumenty podające TSI lub części TSI, które – zgodnie z jego życzeniem – nie miałyby być stosowane, jak również odpowiadające im specyfikacje, których nie zamierza stosować.

Każda ze specyfikacji zawierać może zestaw tzw. przypadków szczególnych. Szczególny przypadek, to którakolwiek część transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej, która wymaga szczególnych postanowień w TSI – albo tymczasowych, albo ostatecznych – z powodu ograniczeń otoczenia geograficznego, topograficznego lub miejskiego, albo takich, które oddziałują na interoperacyjność istniejącego systemu. Może to obejmować w szczególności linie i sieci kolejowe wyodrębnione z pozostałej Wspólnoty, skrajnie ładunkową, szerokość toru lub odstęp między torami oraz tabor przeznaczony wyłącznie do użytku regionalnego lub historycznego, jak również tabor pochodzący lub przeznaczony dla krajów trzecich – tak długo, dokąd nie przekroczy granicy między dwoma Państwami Członkowskimi. Zapisy o przypadkach szczególnych mogą mieć charakter stały lub czasowy przy horyzoncie czasowym 10 lub 20 lat.

Dyrektywa 2001/16 dotyczy tzw. Transeuropejskiej Sieci Kolejowej. Na terenie Polski jest to około 5500 km. Należy jednak zaznaczyć, że docelowa cała europejska sieć kolejowa ma być interoperacyjna, z zastosowaniem wspomnianych odstępstw. W projekcie dyrektywy COM 2002/22 zaznaczono wyraźnie, że tabor kolejowy oddawany do użytku po wejściu specyfikacji TSI musi być interoperacyjny bez względu na to, na jakich linach jest eksploatowany.

Rejestry infrastruktury i taboru

Dyrektywa 2001/16 wymaga od Państw Członkowskich zapewnienia, żeby rejestry infrastruktury i taboru były corocznie publikowane i uaktualniane. Rejestry te będą wskazywać główne cechy każdego podsystemu lub część włączonego podsystemu (np. podstawowe parametry) i ich korelacje z cechami ustalonymi przez stosowane TSI. Egzemplarz tych rejestrów ma być przestany do Państw Członkowskich i do wspólnego organu przedstawi-

Tablica 1

Zasadnicze wymagania – ogólne (aneks III dyrektywy 2001/16)

Obszar	Opis
Bezpieczeństwo	Projektowanie, budowa lub montaż, utrzymanie i monitorowanie części składowych decydujących dla bezpieczeństwa, w szczególności zaś części składowe związane z ruchem pociągów – muszą być takie, aby gwarantować bezpieczeństwo na poziomie odpowiadającym celom ustalonym dla danej sieci, w tym dla określonych sytuacji awaryjnych.
Niezawodność i dostępność	Monitorowanie i utrzymanie części składowych stałych i ruchomych, które są związane z ruchem pociągów, musi być organizowane, wykonywane i określane ilościowo w taki sposób, ażeby utrzymywać ich eksploatację na z góry wyznaczonych warunkach.
Zdrowie	W pociągach i infrastrukturze kolejowej nie wolno używać materiałów, wobec których istnieje prawdopodobieństwo, że – z racji sposobu ich użytkowania – stanowią zagrożenie dla zdrowia osób mających do nich dostęp.
Ochrona środowiska	Oddziaływanie na środowisko utworzenia i eksploatacji transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej musi być oceniane i uwzględniane na etapie projektowania systemu, zgodnie z obowiązującymi przepisami Wspólnoty. Tabor i systemy zasilania energetycznego muszą być zaprojektowane i wyprodukowane w taki sposób, żeby były zgodne pod względem elektromagnetycznym z urządzeniami, sprzętem oraz sieciami publicznymi lub prywatnymi, z którymi mogłyby kolidować.
Zgodność techniczna	Charakterystyki techniczne infrastruktury i urządzeń stałych muszą być zgodne ze sobą oraz z tymi, które dotyczą pociągów wykorzystywanych w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej. Jeżeli zgodność z tymi charakterystykami okazuje się trudna na pewnych odcinkach sieci, mogą być wprowadzone rozwiązania tymczasowe, które zapewnią zgodność w przyszłości.

cielskiego oraz zostanie udostępniony do wiadomości publicznej. Projekt rozporządzenia o Europejskiej Agencji Kolejowej przewiduje dla niej obowiązek prowadzenia tych rejestrów. Podobny rejestr będzie także prowadzony dla zakładów wykonujących usługi w zakresie utrzymania taboru.

Wprowadzanie elementów systemu kolejowego do eksploatacji

Elementy, które składają się na transeuropejski system kolei konwencjonalnej powinny podlegać procedurze weryfikacyjnej. Weryfikacja ta musi umożliwiać organom władzy odpowiedzialnym za wydawanie upoważnienia do oddania do eksploatacji przy zapewnieniu, że na etapach projektowania, budowy i oddania do eksploatacji wynik jest zgodny z obowiązującymi regulacjami prawnymi oraz przepisami technicznymi i eksploatacyjnymi. Musi to także zapewniać producentom równość w traktowaniu niezależnie od kraju.

Procedury regulujące ocenę zgodności lub nadawania się do użytku elementów składowych systemu powinny opierać się na wykorzystaniu modułów objętych dyrektywą 93/465. Procedura weryfikacji powinna opierać się na specyfikacji TSI. Ocena zgodności lub nadawania się do użytku danego elementu składowego interoperacyjności zostanie wykonana przez powołany do tego organ zdefiniowany w dyrektywach jako „notyfikowany organ certyfikujący”, do którego producent wniósł wniosek.

Notyfikowany organ certyfikujący powoływany jest przez Państwo Członkowskie. Dyrektywy nie określają w sposób ścisły jaka ma być jego forma organizacyjna. Może to być zarówno prywatna firma, jak i organ państwowy. Organ ten musi ubezpieczyć się od odpowiedzialności cywilnej, o ile ta odpowiedzialność nie jest ponoszona przez państwo z mocy prawa krajowego lub o ile kontrole nie są wykonywane bezpośrednio przez to Państwo Członkowskie.

Państwa Członkowskie będą powiadamiać Komisję Europejską i organa pozostałych Państw Członkowskich odpowiedzialne za wykonanie procedury oceny zgodności, wskazując zakres odpowiedzialności każdego organu oraz numery identyfikacyjne uzyskane od Komisji. Komisja Europejska będzie publikować w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wykaz organów, ich numery identyfikacyjne i zakresy odpowiedzialności.

Dyrektywa 2001/16 narzuca warunki dla kompetencji fachowych dla takiego organu. Organ, jego dyrektor i personel odpowiedzialny za wykonywanie kontroli nie mogą być zaangażowani – ani bezpośrednio, ani jako autoryzowani przedstawiciele – w projektowanie, budowę, marketing lub utrzymanie elementów interoperacyjności lub podsystemów, albo ich użytkowanie.

Personel odpowiedzialny za kontrole musi mieć właściwe przeszkolenie techniczne i zawodowe oraz zdolność do wystawiania świadectw, prowadzenia ewidencji i opracowywania sprawozdań, które stanowią formalny zapis z przeprowadzonych kontroli. Musi być też zagwarantowana niezależność personelu odpowiedzialnego za kontrole. Żaden z tych urzędników nie może być wynagradzany ani na podstawie liczby wykonanych kontroli, ani wyników tych kontroli. Personel organu jest związany tajemnicą zawodową w zakresie wszystkiego, czego się dowiaduje podczas wykonywania swoich obowiązków (z wyjątkiem właściwych organów władzy w państwie, w którym wykonują one te rodzaje działalności).

Procedura weryfikacji podsystemów jest następująca:

- 1) kontrola zgodności ze specyfikacjami – prowadzona jest na etapach: projektowania całościowego, budowy podsystemu, w tym – w szczególności – prac w zakresie inżynierii lądowej i wodnej, montażu elementów składowych, całościowej regulacji, końcowych prób podsystemu;
- 2) wydanie świadectwa – organ odpowiedzialny za weryfikację wystawia świadectwo zgodności przeznaczone dla podmiotu zawierającego umowę, który z kolei sporządza deklarację weryfikacji EC przeznaczoną dla nadzorującego organu władzy Państwa Członkowskiego, w którym podsystem jest zlokalizowany;
- 3) publikacja – każdy organ weryfikujący musi okresowo publikować odpowiednie informacje dotyczące otrzymanych wystąpień o weryfikację EC, wydanych świadectw zgodności, odmowy wydania świadectw zgodności.

Państwa Członkowskie są zobowiązane do podjęcia niezbędnych kroków dla zapewnienia, aby elementy składowe interoperacyjności były wprowadzane na rynek tylko wówczas, jeżeli umożliwiają one osiągnięcie interoperacyjności w ramach transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej oraz aby były wykorzystywane na ich obszarze użytkowania (zgodnie z przeznaczeniem), a także odpowiednio zainstalowane i utrzymywane. Postanowienia te nie są przeszkodą do wprowadzaniu na rynek tych elementów składowych do innych zastosowań.

Państwa Członkowskie nie mogą – na swoich terytoriach i na podstawie uzasadnienia dotyczącego niniejszej dyrektywy – zakazać, ograniczyć lub przeszkadzać we wprowadzaniu na rynek elementów składowych interoperacyjności do wykorzystania w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej, jeżeli stosują się one do niniejszej dyrektywy. W szczególności nie mogą one wymagać kontroli, które już zostały przeprowadzone jako część procedury deklaracji zgodności lub nadawania się do użytku EC.

Stosunek specyfikacji TSI do innych przepisów

Dotychczas problematyka interoperacyjności w zakresie ruchu międzynarodowego regulowana była w Europie porozumieniami międzyrządowymi w ramach Międzynarodowej Organizacji do spraw Międzynarodowych Przewozów Kolejowych (OTIF). Członkami OTIF są wszystkie państwa członkowskie UE, wszystkie kraje kandydackie posiadające sieci kolejowe i niektóre państwa Afryki i Azji (łącznie 41 państw).

Instrumentem prawnym regulującym zasady współpracy jest Konwencja w sprawie międzynarodowych przewozów kolejowych (COTIF), podpisana w Bernie 9 maja 1980 r. i uzupełniona Protokołem Wileńskim, podpisanym w Wilnie 3 czerwca 1999 r., który jest obecnie w fazie ratyfikacji przez jego sygnatariuszy. Protokół ten wejdzie w życie prawdopodobnie nie wcześniej niż w 2004 r.

Artykuł 38 tego protokołu stwierdza, że do konwencji mogą przystępować regionalne wspólnoty ekonomiczne, którą jest Unia Europejska. W związku z tym Komisja Europejska przygotowała zalecenie do decyzji Rady Europejskiej upoważniającej Komisję do negocjowania warunków wejścia Unii do konwencji COTIF z 9 maja 1980 r., zgodnie z poprawką wprowadzoną na mocy Protokołu Wileńskiego z 3 czerwca 1999 r. Celem negocjacji jest umożliwienie Unii Europejskiej przystąpienie do COTIF w możliwie krótkim czasie.

ordynuje także wiele projektów badawczych i naukowych istotnych dla przemysłu kolejowego. Jest ono także członkiem AEIF (Europejskiego Stowarzyszenia dla Interoperacyjności Kolei), reprezentując interesy przemysłu europejskiego przy opracowywaniu specyfikacji technicznych.

Celem UNIFE jest obecnie rozszerzenie swojej bazy członkowskiej o narodowe stowarzyszenia z przyszłych państw Unii Europejskiej. UNIFE prowadzi obecnie między innymi rozmowy z reprezentantami polskiego przemysłu kolejowego i zaplecza na-

prawczego. Narodowe stowarzyszenia tworzą własną grupę roboczą na poziomie Rady Nadzorczej.

UNIFE jest finansowane ze składek członkowskich, przy czym składka od stowarzyszeń jest jedna, bez konieczności jej uiszczenia przez poszczególnych członków tych stowarzyszeń.

UNIFE prowadzi własny portal internetowy www.unife.org, w części dostępny tylko dla jego członków. □

➤ *Dokończenie ze s. 48*

W trakcie negocjacji Komisja ma za zadanie:

- zapewnić, aby w obszarach, gdzie kompetencje leżą po stronie UE, dysponowała ona liczbą głosów należną dla wszystkich państw członkowskich;
- zadeklarować, że UE nie będzie stosowała załączników F (PTU – jednolite zasady zatwierdzania specyfikacji technicznych i przyjmowania jednolitych zaleceń technicznych w zakresie urządzeń kolejowych użytkowanych w transporcie międzynarodowym) i G (ATMF – jednolite zasady dotyczące dopuszczeń technicznych dla urządzeń kolejowych użytkowanych w trans-

porcie międzynarodowym) w zakresie już objętym prawodawstwem Unii;

- zaznaczyć, że UE zastrzega sobie prawo do zadeklarowania w dowolnym czasie, że nie będzie stosowała niektórych postanowień zawartych w innych załącznikach;
- zaznaczyć, że zapis w konwencji, według którego zobowiązania państw członkowskich Unii Europejskiej mają priorytet przed zobowiązaniami narzuconymi przez COTIF, dotyczyć będzie również Unii Europejskiej jako członka COTIF. □

Konferencja

TRANSMEC – 2003

Katowice, Ustroń 18–19 grudzień 2003

Pod patronem Wiceprezesa Rady – Ministrów Ministra Infrastruktury Pana Marka Pola

Połączona z wręczeniem nagród:

- Ministra Infrastruktury dla najlepszej pracy habilitacyjnej, doktorskiej, magisterskiej i inżynierskiej z dziedziny transportu
- Prezesa PKP S.A. dla najlepszej pracy dyplomowej z zakresu transportu szynowego
- specjalnych firm: Alstom, Bombardier i Siemens za działalność promującą transport szynowy w Polsce w 2003 r.

Tematyka:

- Diagnostyka pojazdów szynowych
- Infrastruktura transportu szynowego
- Logistyka i jakość w transporcie szynowym
- Ekologia i ergonomia w transporcie szynowym
- Hamowanie i hamulce w transporcie szynowym
- Komputerowe wspomaganie projektowania pojazdów szynowych i ich elementów
- Dydaktyka i nauczanie w transporcie
- Transport w 6 programie ramowym unii europejskiej
- Współpraca nauka – kolej – przemysł

Współorganizatorzy: Polska Akademia Nauk, Oddział w Katowicach, Komisja Transportu ■ Akademia Ekonomiczna w Katowicach, Katedra Transportu ■ Politechnika Krakowska, Instytut Pojazdów Szynowych ■ Politechnika Poznańska, Instytut Silników Spalinowych i Podstaw Konstrukcji Maszyn ■ Politechnika Radomska, Instytut Systemów Transportowych ■ Politechnika Warszawska, Zakład Podstaw Budowy Urządzeń Transportowych ■ Polskie Koleje Państwowe S.A. ■ Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Kolejnictwa, Oddział w Katowicach

Patronat prasowy: Nowe Sygnały ■ Przegląd Komunikacyjny ■ Rynek Kolejowy ■ Technika Transportu Szynowego

Informacje: Politechnika Śląska, Wydział Transportu – Katedra Transportu Szynowego, 40-019 Katowice, ul. Krasińskiego 8
tel./fax: (32) 60 34 364, tel. (32) 603 41 48
e-mail: sitarz@polsl.katowice.pl